

Nagy Tamás

Magánvasutak Magyarországon

A Kassa–Oderbergi Vasút rövid története

Vasúttervek a Felvidéken, a Kassa–Oderbergi Vasút alapítása

„Mi, első Ferencz József, Isten kegyelméből ausztriai császár, Magyarország, Horvátország [... stb.] királya, mintán Riche testvérek és társaik, brüsszeli építési vállalkozók, összeköttetésben gróf Forgách Antallal, egy, a császári és királyi szabadalmazott Tiszavidéki, és a cs. kir. szab. Ferdinánd Császár Északi Vasúttal összekötendő mozdony-vaspályának, s egy Eperjesre kiágazó szárnyvonalnak építése és üzembe tételére engedélyért folyamodtak, ministeri tanácsunk meghallgatása után, tekintettel a vállalat közhasznúságára, indíttatva érezzük magunkat nevezett folyamodóknak ezen engedélyt, az 1854. szeptember 14-én kibocsátott vasútengedélyezési törvény alapján, a következőkben megadni.”

Amikor 1866. június 26-án a brüsszeli vállalkozók engedélyt kaptak a Kassa–Oderbergi Vasút (Kaschau–Oderberger Eisenbahn, legszerencsésebb rövidítése KsOd) megépítésére, a vasútvonal tervezése már három évtizedes múltra tekintett vissza.

Magyarországon az 1832–36. évi rendi országgyűlés foglalkozott először a vasúthálózat kialakításával. Ennek eredményeként született meg az 1836. évi XXV. tc., amely 13 útirányt javasolt, amelyeken a vasútépítést magánvállalkozók figyelmébe ajánlotta. Ezek többsége Pest-Budáról vezetett az ország határai felé. A 9. irány Bécsből illetve az ausztriai határszéltől magyar területen, Zsolnán át vezetett Krakkó felé, és a Poprád völgyében találkozott volna a 11., Kassa–Krakkó iránnyal. A felvidéki nyugat–keleti vasútvonalnak ez volt az első változata. Ausztriában viszont Riepl professzor tervét, Bécs és Galícia Morvaországon át történő összeköttetését fogadták el, és a Habsburg Birodalom első nagy vasútépítése ezen a nyomvonalon bontakozott ki. A Ferdinánd Császár Északi Vasutat 1836-ban alapították, és az 1848-as forradalomig már elkészítette vasútvonalát Sziléziáig. Emiatt a Kassa–Galícia/Szilézia vasútvonal tervéből csak a krakkói útirány maradt meg, a sziléziai lassan kiszorult a magyar vasútépítési tervek közül. Ezt a változást rögzítette Széchenyi István 1848-as tervezete is, amelyet a magyar országgyűlés 1848-ban a második vasúti törvényként fogadott el (1848/XXX. tc.). 1848–49 után a sziléziai vasút ügyét nem érintették sem a birodalmi, sem a magyar vasúthálózati tervek.

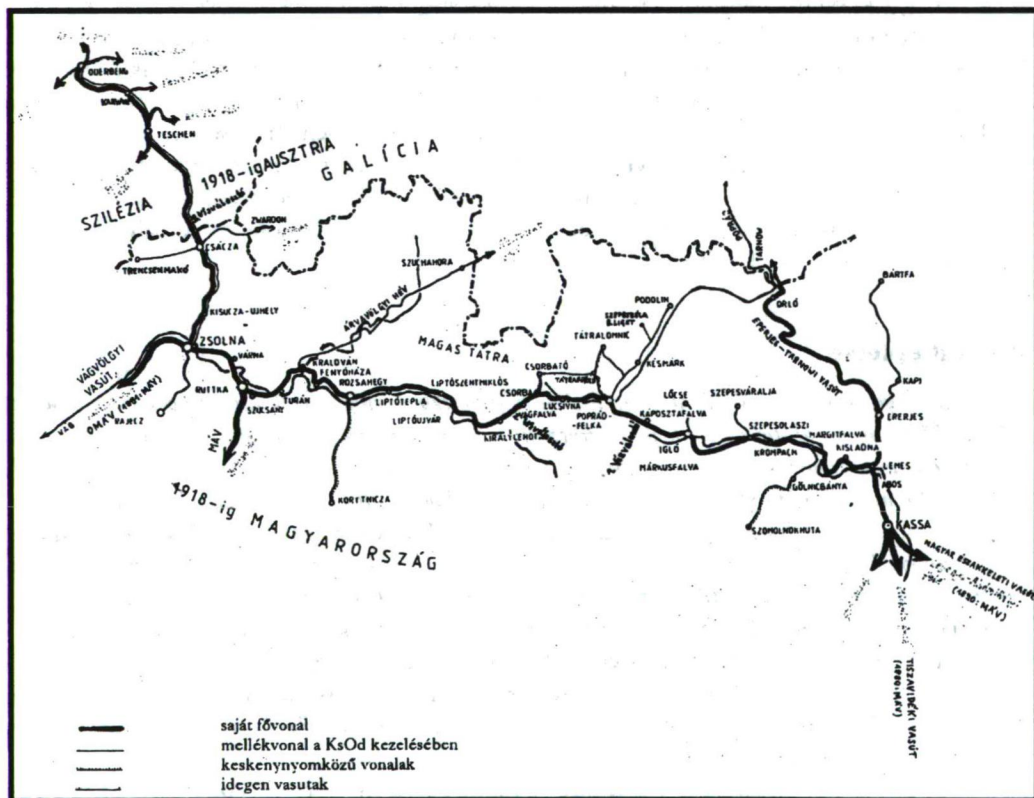
1860. augusztus 14-e nagy nap volt Kassa életében. Az eddig a magyar Alföld terményeinek exportálásával foglalkozó, ezért ott vasutat építő Tiszavidéki Vasút (TVV) megépítette hálózatának északi folytatását, a Miskolc–Kassa vasútvonalat. Az osztrák közlekedési politikára jellemzően, a felvidéki városból kerülőúton, Nyíregyháza–Debrecen–Szolnok útvonalon lehetett eljutni az ország központjába, Pestre, és onnan a birodalom nyugati tartományai felé. Bár maga, a Miskolc–Kassa vasútvonal nem okozott jelentős változást Felső-Magyarország gazdasági-kereskedelmi viszonyain, de felkeltette a vasútépítéssel foglalkozó nyugat-európai magánvállalkozók érdeklődését a továbbra is vasút nélküli Felvidék iránt. 1864-ben a bécsi Kereskedelmi Minisztérium is készített egy, az egész birodalomra vonatkozó vasúthálózati tervet, amely két évtizedes mellőzöttség után újra elővette a Kassáról a folyóvölgyekben Oderbergig vezető vasút tervét. A Tiszavidéki Vasút egyébként foglalko-

* Vasúti Okmánytár III. Kiadja a Magyar kir. Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium, Buda, 1871. 161. p.

zott vonalának északnyugati továbbépítésével, de mémőkei a Hernád szűk völgyét bejárva, visszaretentek és lemondtak erről.

A kassa-oderbergi vasút valószínűleg azért került bele az 1864-es tervezetbe, mert a belga Riche testvérpár ekkor már két éve – 1862 óta – kitartóan ágált Bécsben ennek engedélyéért. Ezt végül 1865-ben – magyar közéleti személyiségek anyagi és politikai támogatásával – kapták meg. Szakmai körökben némi meglepetést keltett, hogy az addig viszonylag ismeretlen külföldi vállalkozók „milyen könnyen” nyerték el az engedélyt az addig épített vagy tervezett magyarországi vasútvonalaknál sokkal nehezebb lejtviszonyú felvidéki vasút megépítésére.

Az 1854. évi vasúttengedélyezési törvény alapján kiadott engedélyokirat semmiben sem tért el az addigiaktól. Az állam – porosz mintára – jövedelembiztosítást vállalt: ha az évi nyers bevétel nem éri el a 2 683 200 osztrák értékű ezüsförintot, a hiányt a vállalat részére az engedély tartamáig pótolni fogja. A kamatbiztosítás osztrák formája volt, hogy az engedélyes a kamatbiztosítást előleg formájában is kérhette az építési költségekre. Az engedély egyébként pontosan meghatározta az épülő vasútvonal nyomvonalát, szakaszonkénti építési költségét és sorrendjét, tarifáját valamint az építési és szállítási kötelezettséget. A vasút árszabása a Tiszavidéki Vasútnál nem lehetett magasabb. A személyszállítás terén az esetleg bevezetendő gyorsvonati menetjegy 20 %-kal drágább a személyvonatinál, de átlagsebessége nem lehet alacsonyabb, mint a Birodalom más vasútjain közlekedő gyorsvonatoké. Az árszabást csak kormányengedéllyel lehetett módosítani. A vasút üzemét és pénzügyeit a kormány szigorúan ellenőrizheti. Az építési munkálatokat az engedélyezéstől számított hat



A Kassa–Oderbergi Vasút vonalának áttekintő térképe

éven belül (1872. június 25.) be kellett fejezni.

A vállalkozók a tulajdonjogot – az egész vonal átadásától – kilencven évre kapták meg. Az állam az első harminc évben – évjáradék fizetése mellett – a vasutat bármikor beválthatja. Az engedélyokmány megszegése (például a vonalszakaszok megépítésének késése) esetén ugyanez történik. A vállalat megszűnésével illetve az engedély lejártával az átadás ingyenes. Az engedélyesek joga volt részvénytársaságot alapítani, kötelessége a vonalat hat éven belül megépíteni. Adómentességet a vasút az üzembehelyezéstől számított két évre kapott.

Már négy nappal később (1866. június 30.) a Kereskedelmi és Közgazdasági Minisztérium és Szontágh Samu, a KsOd képviselője újabb Egyezményt kötött, melyet az engedélyokirathoz kapcsoltak. Ez állapította meg az egyes vonalrészek építésére felvehető előlegeket az állami biztosításból.

Egy év múlva, 1867. június 22-én a vállalkozók további kedvezményeket kértek (a biztosított évi jövedelem felemelése [2 948 390 Ft], 5 milliós állami előleg az építkezésre, az adómentesség felemelése 9 évre) – és kaptak. A Pótegyezmény szerint a vasút előirányzott építési költsége 47 164 200 Ft (kilométerenként 128 437), felszereléssel és pótkamatokkal együtt összes költsége 58 237 800 Ft (kilométerenként 158 953) volt.

Néhány héttel korábban történelmi változás következett be a Habsburg Birodalom államrendszerében. A magyar országgyűlés által 1867. május 29-én elfogadott kiegyezési törvény (1867/XII. tc.) a birodalmon belül Ausztriát és Magyarországot önálló és egyenlő államnak nyilvánította, amelyek – az 1723. évi Pragmatica Sanctio alapján – az uralkodó személyével és a „közös” védelem kötelezettségével vannak elválaszthatatlanul összekapcsolva. A vasútügyek a területileg illetékes állam szakminisztériumához (Magyarországon a M. kir. Közmunka- és Közlekedésügyi, később a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz) kerültek. A közös vasutaknál (Déli Vasút [DV], Osztrák Államvasút-társaság [StEG vagy ÁVT, később OMÁV]... Kassa–Oderbergi Vasút) mindkét állam engedélyező és ellenőrzési joggal bírt, bár ez – Magyarország kárára – sokáig nem érvényesült. A közös vasút, amelynek üzemeltetése a Monarchia egyik államában működött, a másikban köteles volt üzemeltetőséget felállítani az annak területén futó vonalrészeire. A Kassa–Oderbergi Vasút jelentőségét mutatja, hogy az első és – Baross államostításai után – az egyetlen közös vasút volt, amely vonalrészeire a Monarchia mindkét államától kamatbiztosításban részesült.

* * *

A vasút építése

„A Kassa–Oderbergi Vasút ügye kezdetben rossz kezekbe került, és csak nehezen és tetemes áldozatokkal sikerült a vállalatot solid alapokra fektetni.” Hamarosan kiderült, hogy az engedélyesek az építéshez a szándékon kívül nem sok egyébbel rendelkeztek. Az 5 milliós előleg megszerzése után az építkezés finanszírozására saját bankjuk vezetőjével (*Hektor Riche*), azaz önmagukkal akartak szerződést kötni. Ez a fajta nepotizmus – akkor még – megdöbbenést váltott ki az itthoni közvéleményben. A szerződéshez sem az osztrák, sem a magyar kormány nem járult hozzá. Ekkor (1867. augusztus 31-én) Riche-ék egy másik brüsszeli bankkal (*Banque de Crédit Foncier et Industriel*) kötöttek szerződést. Eszerint az építési engedélyt az engedélyesek eladják a bankháznak, az részvénytársaságot alapít, és az építkezést – jó pénzért – Riche-ékre bízta. Persze mindezt – főleg – az állami biztosításból! A két kormány, felháborodva ezen profithajász mesterkedésen, felszólította a brüsszeli bankot, hogy 1868 februárjáig mutassa be a vasút pénzügyi alapjait, ellenkező esetben az engedélyt

* A kassa–oderbergi vasút. Központi Vasúti Közlekedésügyi Közlöny 1873. 220. p.

elveszíti. Ilyen nyilván nem volt. A belgák visszavonulót fűjtak, és 1868. április 29-én cladták az engedélyesi jogokat a párizsi *Société de Crédit Foncier Internationale* banknak. 1868. augusztus 10-én a magyar, 21-én az osztrák kormány ezt a szerződést jóváhagyta. Ez rögzítette az új tulajdonos részvénytársaság alapítási szándékát. Hagyományos módon, 200–200 Ft értékű *részvény* (97 062 – 25 000 állami tulajdonú = 72 063 darab 14 412 600 Ft értékben) és *elsőbbségi kötvény* (194 126 db = 38 825 200 Ft) kibocsátását engedélyezték a Pótegyezményben megállapított 58,2 milliós beruházási költségek fedezésére. Minden jogviszonyt, építési, felszerelési és üzemeltetési költséget a társaság igazgató tanácsára ruháztak. Ugyanekkor az új tulajdonos lemondott az engedélyokiratban szereplő komáromi és przemysli csatlakozás elsőbbségi jogáról.

Végre az osztrák vonalrészen megkezdődött az építkezés, de még a munka első részével sem készültek el, amikor a banktulajdonos, *André Langrand-Dumoncean* gróf a Société Internationale csődjét jelentette. Kínkeserves munkálatok után 1869. február 1-jén elkészült ugyan az Oderberg–Teschén 31 km-es vonalszakasz, de olyan gyatra állapotban, hogy a vasút megnyitását másfél, a személyforgalom felvételét három hónappal kellett elhalasztani.

Megelégtelve a nyomasztó huzavonákat, a két kormány az engedélyt az Angol–Osztrák Bankra ruházta át, amely már 1869. február 12-én késznek mutatkozott ennek megvásárlására. A bank lázas gyorsasággal újjászervezte a vasúttársaságot. A vasút székhelyét Bécsből Pestre költöztette. A pénzügyi háttér biztosítására részvénytársaságot szervezett, amely a vasút értékpapírjaival megjelent a pénzpiacra. 1869. február 28-án a részvénytársaság megtartotta első, rendkívüli közgyűlését. Megválasztották az igazgató tanácsot, amelynek tagjai sorában – a bank vezetői mellett (*Weissel József, Falk Miksa*) – az akkori magyar közélet jelentős személyiségeit találhatjuk (*Vay Miklós* egykori udvari kancellár – a tanács elnöke –, *Forgách Simon, Trefort Ágoston* stb.). Pestre költözött az üzletvitelt ellátó igazgatóság is, a bécsit pedig feloszlatták. Az első igazgató, Leon Marsillon helyére az Osztrák Államvasút-társaság főfelügyelője, *Arthur Vicomte de Maistre* kapott kinevezést. A vasútépítésre építési igazgatóságot hoztak létre, amelynek vezetője a „déli vasutas” *Reuschler Vilmos* lett. Az egyes vonalszakaszokat honi építési vállalkozóknak adták ki: Deutsch Ignác és fia, Tafler Adolf, Kohner Henrik és fivére, Fischl testvérek, Brihl Henrik és fiai, Wahrmann és fiai, végül Müller Frigyes. Ezek után már nem volt további pénzügyi akadálya a vállalkozásnak.

Az építési igazgatóság az építés alatt álló Kassa–Eperjes és országhatár–Teschén szakaszokat, valamint a már kész Oderberg–Teschén részzszakaszt 1869 tavaszán felülvizsgálta. Nem voltak illúziók: a részzszakaszok katasztrofális állapotban voltak. Az 1869. április 21-ei jegyzőkönyv szerint az eperjesi szárnyvonalon hátra volt még az építkezés 82,4 %-a, hozzá sem fogtak még Kassa állomás megnagyobbításához, az oderbergi részen pedig számos javításokat kellett elvégezni. Mindjárt a vogtwaldi bevágásban és a Dombrau–Karwin állomásközből földcsuszamlások történtek.

Jelentős anyagi áldozatok vállalásával végül mégis sikerült az eredetileg megszabott határidőre az egész vasútvonalat megépíteni. Az építési munkálatokat irányító *Legrand* főmérnök keze alatt belga szakemberek és az akkori magyar vasútépítő mérnöki kar legjobbjai (köztük rövid ideig vezetőként a fiatal *Tolnay Lajos*, a MÁV későbbi nagy hatású elnöke is, valamint *Festetics Emil*, *Szentgyörgyi Imre*, *Ábel Nándor* és *Ráth Péter*) tevékenykedtek. A munkálatokat, amint látni fogjuk, továbbra is rengeteg probléma nehezítette.

Riche-ék lanyhasága miatt az 1868 májusában megkezdett Kassa–Eperjes vonalszakasz csak 1870. szeptember 1-jén készült el. A műszaki felülvizsgálatot Záhorszky miniszteri osztálytanácsos (az 1870–80-as években a KsOd miniszteri biztosa) vezetésével tartották meg. Abos állomásig 20 %-os emelkedő volt előirányozva, ezt az állam kívánságára (és 100 000 Ft-os támogatásával)

14,2 %-re csökkentették. Kassa pályaudvarának bővítéséről az illetékes vasúttársaságok (TVV, KsOd és Magyar Északkeleti Vasút [MÉKV]) között elhúzódtak a tárgyalások. A *műszak-politikai* (közigazgatási) bejárást csak 1872 februárjában végezték el, utána viszont egy év alatt elkészültek a munkákkal.

Sorrendben harmadikként az engedély rendelkezése szerint a Teschen–Zsolna pályarészt kellett átadni, amelynek közel 70 km-ből 32,1 haladt osztrák; 37,5 km magyar területen. A korábbi építők az 1868. áprilisi közigazgatási bejárástól az 1869-es felülvizsgálatig az osztrák vonalon csak a munkák 2,84 %-át végezték el, – a magyarországi részen pedig még ennyit sem! A pályarész, rendkívüli erőfeszítések árán, háromhónapos késéssel készült el 1871 elejére. Ruttká és Teschen között a magyar kormány elrendelte a második vágány alépitményének kiépítését is, ezért Csaca és Kiszucaj hely között a pálya nyomvonalát át kellett helyezni. Az 1869-es és '70-es tél korán köszöntött be, az építkezésre rövid időszak állt rendelkezésre. A francia–német háború egyrészt a pénzüpiacot nagyon érzékenyen érintette, másrészt a „szakértő” porosz palléroknak be kellett vonulniuk. A legnagyobb technikai nehézséget a mostyi alagút jelentette. A magyar rész műszaki felülvizsgálatát Török Sándor minisztériumi titkár irányításával 1871 augusztusában, a sziléziaiét Bernard minisztériumi felügyelő vezetésével egy hónappal később végezték el.

A Zsolna–Poprád szakaszon a Riche-féle építési tervek a magyar kormány nem hagyta jóvá, így a fővállalatnak új tervekkel kellett kidolgoznia. Ezek alapján a közigazgatási bejárást 1869. december és 1870. március között végezték el a poprád–abosi résszel együtt. Szintén a kormány kívánságára Abos és Ruttká között az addigi fahidak helyett vasszerkezetű hidakat építettek. A nehézségek itt sem maradtak el: a rossz időjárást és nemzetközi helyzetet már említettük. Emellett a nyugatról érkező szakmunkásokat a járványos hagymáz valósággal előzte az építkezéssel, a helyettük felfogadott orosz és ukrán munkások soraiban a pestis szedte áldozatait. Mindehhez a többi nagy vasútépítés (MÁV, Magyar Keleti Vasút, Első Magyar Gácsországi Vasút, Magyar Északkeleti Vasút) miatt kialakult munkaerő- és anyagszerhiány járult. A Vág völgyében a folyó medrének áthelyezésével lehetett a szűk völgyben a vasútnak helyet nyerni. Másutt a közúttól kellett helyet kicsikarni. A sok híd és a két alagút építésébe a közös hadügyminisztérium is beleszólt, de rosszallását fejezte ki a sok közúti keresztezés miatt is. A próbamenet 1871. október 9-én haladt végig a részvonalon, és a következő hónap elejére tervezték a közforgalom felvételét. Viszont a magasépitmények hiánya miatt a megnyitás – ehhez képest – egy hónapot késett. A vasút Zsolna–Igló közötti szakaszán 1871. november 20-án megtartották a műtanrendőri bejárást, Ribáry Sándor osztálytanácsos vezetésével. December 8-án a vonalszakaszt átadták a közforgalomnak.

A Hernád-völgyi részből a Poprád–Igló közötti részt négy nappal később – fél évvel az eredeti előírás előtt – sikerült befejezni. Amint azt várni lehetett, legnehezebb szakasznak a Hernád Margitfalva–Kisladna közötti völgye bizonyult. Az építkezést sziklaomlások lassították. Csak hatalmas sziklarobbantások, óriási kő- és földtöltések, bevágások és meredek partoldalak kialakításával lehetett a pályát megépíteni. Több helyen a folyó medrébe helyezték a vasúti töltést. A munkálatokat télen is folytatták, és ezt az utolsó szakaszt 1872. március 18-án nyitották meg. Az abos–zsolnai szakasz

Részszakasz	Hossz (km)	Átadás ideje
Oderberg–Teschen	31,0	1869. II. 1.
Kassa–Eperjes	33,2	1870. IX. 1.
Zsolna–Teschen	70,0	1871. I. 8.
Zsolna–Poprád	138,6	1871. XII. 8.
Poprád–Igló	25,2	1871. XII. 15.
Abos–Igló	69,0	1872. III. 18.
Magyar osztrák		
Törzsvonal összesen	303,718	367,214
	63,496	

közös felülvizsgálatát Nagy László minisztériumi osztálytanácsos vezetésével 1872 júliusában végezték el.

A vasút törzsvonalának megépítéséről az 1. táblázat tájékoztat. A befektetett építési tőke a felszerelési költségekkel a tervezett keretet kimerítette (158 953 Ft/km), ami az addig *fair* módon épült magyar vasutak között a legmagasabb volt (2. táblázat). A kisajátítási költség (64 200 Ft/m. mf., azaz 7685 Ft/km) szintén jócskán felülmúlta az addigi építkezések hasonló kiadásait.

A vasút Kassától Iglóig észak-északnyugati irányban a *Hernád*, Poprád-Felkától a *Poprád*, Csorbától a *Vág* folyó völgyében halad Zsolnáig. Itt az utóbbiba ömlő *Kiszuca*-patakot követi észak felé, és az akkori magyar-osztrák határt a 286,35 km-nél éri el. Ezen túl az *Olva* mellé ér, és az vezetési Teschenig. Innen viszonylag sík vidéken halad északnyugati irányban a sziléziai szénmedencén keresztül Oderbergig. Útközben hétszer hidalja át a Hernádot (csak Kassa és Abos között négyszer), 106 km hosszúságban halad a Vág mellett. Igló és Poprád között 680 méter magasan átkel a Duna és a Visztula vízválasztóján, Poprád és Csorba között 896 méter magasan (!) visszatér a Duna vízgyűjtő területére, majd a Mosty melletti nagy alagútban, 520 méter magasan harmadszor is áthalad a Balti- és a Fekete-tenger fővízválasztóján.

A vasútvonalon 42 nagyobb híd és öt alagutat (összes hosszuk 2235 méter) kellett építeni. A hernádtihanyi alagút 277 m, a főnixhutai 418,2; a kralováni Justh-alagút 410,8; a sztrecsnói 523,1 m hosszúságú, míg osztrák részen a már említett mostyi alagút 606 m hosszú. A magyarországi alagutakat sziklába repesztették, a mostyit laza palaagyagba vájták és kifalazták. A vasútvonal 14,3 %-os legnagyobb lejtéssel épült, kisíví kanyarban fekszik 17 %-a, egyenesben a fele, és csak 13 %-a vízszintesben. A pályán 31,65; 32,4; 35,55 kg/fm tömegű vassíneket és 318 darab MÁV-szabványú (65 fontos) váltót fektettek le, amelyeket a magyar gyárak foglaltsága miatt, külföldről (főleg Könighütte, Laurahütte, Brezova [Porosz-Szilézia], kisebbrészt Belgium, Anglia) szereztek be.

A vasút törzsvonalán eredetileg 31 közbúlsó állomás épült. A KsOd fűtőházat létesített Kassán, Iglón, Liptószentmiklóson, Ruttkán és Oderbergben. Ideiglenes műhelye az építkezés alatt Oderbergben működött. Ennek Ruttkára költöztetésével 1874. december 2-án nyílt meg a főműhely. Fiókműhelye maradt Oderbergben, két másik pedig Kassán és Iglón működött. Az építési igazgatóságából 1873 februárjában alakult pályafenntartási főnökség Iglón kapott otthont.

A vasút fogadtatása *pegyes* volt. Kassa, Eperjes és Zsolna vagy a nagy hagyományokkal rendelkező, egykor gazdag és élénk kereskedést folytató szepesi városok ugyanúgy megváltóként várták és türelmetlenül sürgették a vasút elkészültét, mint a szegényebb Árva, Turóc és Liptó megyei települések. A Felvidék közlekedési lehetőségei – a vasút teljes hiányában – a rossz minőségű közútra és a folyami hajózásra korlátozódtak. A Vág felső szakaszára és az Árvára csak a legképzettebb és legmerészebb tutajosok merészkedtek, a sztrecsnói szorosban a vadvízű Vág havonta megkövetelt egy-egy áldozatot. A nagyobb városok (Zsolna, Liptószentmiklós vagy Igló) felismerték a vasút kereskedelmi és ipartelepítő jelentőségét, és igyekeztek annak működésében minél nagyobb befolyást szerezni. Komoly országgyűlési lobbizás folyt annak érdekében, hogy az üzletvezetőséget Teschenből Liptószentmiklósról költöztessék. A vasúti főműhely elhelyezését és az újabb vonalak (Vág-völgyi és MÁV északi vonal) „beszakadását” Zsolna és Liptószentmiklós kérvényezte. Mindkét város ingyen bocsátotta volna a vasút rendelkezésére az ehhez szükséges területet. Felmerült a KsOd saját vas- és gépgyárának Iglón történő elhelyezése is. A forgalmi és igazgatási központok elhelyezésénél betartották az engedélyokirat pótszerződésének rendelkezését: a főműhelyt az egyik, az üzletvezetőséget a másik országban helyezték el. A kis Ruttka a MÁV „visszautasíthatatlan” támogatását élvezte a nagyobb városokkal szemben.

Vasutak	Vonalhossz (km)	Építési és felszerelési tőke	Egy kilométerre eső költség	Építési tőke pótmunkálatok kal	Egy kilométerre eső költség
Alföld-Fiumei	392,280	37 281 400	95 037	38 988 000	99 388
Arad-Körösvölgyi ¹	62,801	941 964	14 909		
Arad-Temesvári	55,458	5 703 200	102 766		
Bánréve-Nádasdi ²	27,238	828 114	30 733		
Duna-Drávai	166,216	11 591 400	69 730		
Első Erdélyi	290,079	35 000 000	120 565	37 611 544	129 659
Magyar Északkeleti ³	580,300	57 955 729	99 820		
Győr-Sopron-Ebenfurti	86,195	9 744 194	113 041		
Mohács-Pécsi	68,438	8 375 986	123 176		
Pécs-Barcsi	68,049	6 913 200	101 655		
Tiszavidéki	586,176	48 752 000	83 337		
Vágvölgyi ⁴	139,700	16 884 050	141 759		
MAV	1692,373	209 226 991	123 629		
cx MKV	604,939	108 097 904	173 677		
cx MÉV	126,0...	16 020 320	127 145		
StEG összes	2108,982				
magyar	1191,235				
DV összes	4324,331				
osztrák-magyar	2239,698				
olasz	2084,633				
magyar	617,976				
Pragerfő-Buda-Újszöny	410,943	32 893 670	80 044		
Sopron-Kanizsa	165,030	9 738 796	59 012		
Murakeresztúr-Barcs	71,063	5 936 822	83 543		
Első Magyar Gácsországi	266,866	36 685 357	137 467		
magyar	119,875				
osztrák	166,791				
Eperjes-Tarnow ⁵	59,039	7 244 000	122 430		
Kassa-Oderbergi	367,214	58 237 800	158 593	65 885 541	179 420
magyar	303,718				
osztrák	63,496				
Magyar-Nyugoti	372,889	38 302 860	102 719		
magyar	304,776	29 248 492	95 967		
osztrák	68,113	6 538 168	95 990		

2. táblázat

Magyarországi vasutak építési és felszerelési költségei 1877-ben

Magyarírat: a vasutak sorrendje betűrendes. Az 1873 után megnyitott vasutak neve dőlt betűvel szerepel. A MÁV hálózataból csak a magánvasút eredetű vonalakat emeltük ki. Az államvasút után a közös vasutak következnek. Ezek – a MNyV kivételével – vonalaik építési költségeit nem bontották. A StEG 1877-ben egyáltalán nem vezetett külön statisztikát magyar vonalainak hosszáról és üzeméről. A vasutak megépítésüktől 1877-ig általában végeztek pótmunkálatokat, ezeket – ahol lehetett – különválasztottuk, ahol nem, azt – gal jelöltük. Egyéb jegyzetek:

¹ helyiérdekű vasút;

² keskenynyomközti, helyiérdekű vasút;

³ A MÉKV saját építési hossza 560 km. Az eltérés a S'atíjhely-L' Mihályi peage-ban használt EMGV-vonallal magyarázható;

⁴ építés alatt;

⁵ Az osztrák rész elkészült (1876. VIII. 18.) után a vasutat külön üzemeltették, így a költségvetést is szétválasztották.

A vonal mentén fekvő kisebb települések *pályaudvar* és *megállópodási hely* nélkül maradtak, és ezért csak kevésbé használhatták ki a vasút előnyeit. Kéréseik eredményeként a KsOd egy-két éven belül újabb megállóhelyeket épített (Királylehotá, Darkau, Szucsány és Kende), és később, ahol az ipari vagy forgalmi cél megkívánta, ezeket állomássá bővítette. Másrészt sok település sérelmezte a kisajátítási eljárást, vagy azt, hogy határaitól túl távol, esetleg ahhoz túl közel vezetett a pálya nyomvonala. A vasútépítés igénybe vette, sok helyen megrongálta a közutat. Több helyen ezeknek a károknak a kijavítását követelték a vasúttól, másutt – szerényebben – bekötőutat kértek a település és állomása között. Néhány folyamodványnál pedig az érezhető, hogy egyes helységek a vasútépítés okozta károkat hiányzó infrastruktúrájuk (csatornázás, partvédelem, kövezett út) pótlásával igyekeztek összekötni. A KsOd elvégezte azokat a pótmunkálatokat, amelyekre a szakminisztérium kötelezte, és ezek is hozzájárultak többletköltségeihez.

Az Eperjes–Tarnow Vasút rövid története

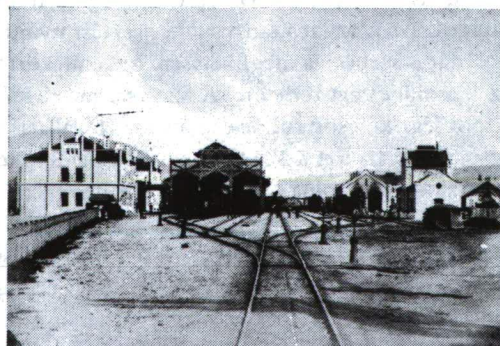
A magyar és gácsországi vasúthálózat összekapcsolása azóta napirenden volt, mióta szinte egy időben (1859–61) elkészült a Tiszavidéki Vasút miskolc–kassai és a Galíciai Károly Lajos Vasút krakkó–lembergi vonala. A gácsországi vasút kérdése egyike volt a legfontosabb és legbonyolultabb problémáknak, amelyek a kiegyezés után a két birodalmi fél között a vasútügy terén valaha is felmerültek.

Hosszas huzavona után a tarnowi vasútra a magyar kormány 1870. május 30-án versenytárgyalást hirdetett, és a hét pályázó közül az 1871/XIV. tc. alapján a „*bécsi Unio Bank jogot nyert egy Eperjestől Kis Szebenen és orosz Volgán át Tarnowra vezető mozdony vasútnak Eperjestől egész az ország szélig terjedő részét kiépíteni és üzletben tartani.*”^{*} A vasút kamatbiztosítást is kért és kapott. Szóba került, hogy a pálya üzemeltetését a MÁV lássa el, de erről – közbülső államvasúti vonal hiánya miatt – végül letertek. A megbízható pénzügyi háttérnek köszönhetően a munkálatok zökkenőmentesen folytak, és két év múlva, 1873. május 1-jén a magyar vonalrész teljes egésze elkészült (59,3 km). Nem így az osztrák... Ezen még éppen csak hordani kezdték a földet, amikor a „fekete pénteken”, 1873. május 9-én a bécsi tőzsdén kirobbant a súlyos pénzügyi válság. A munka félbeszakadt, és nem volt építési vállalkozó, aki a folytatást vállalta volna.

A vasútvonal csak a külkereskedelem szempontjából bírt jelentőséggel, így – bár a tarifarendszer és menetrend készen volt – a „zsákutcás” magyar részen sem adták át a kész pályát a közforga-



Kassa pályaudvara 1872-ben



Oderberg, a sziléziai végállomás 1872-ben

* Központi Vasúti Közlekedési Közlöny 1872. 10. p.

lomnak. Így történhetett, hogy a vasút vezetői egész egyszerűen elfelejtették értesíteni a MÁV Vezérgazgatóságát a vonal elkészültéről. A hiányzó osztrák szakasz átadására és a közforgalom felvételére csak három évvel később, 1876. augusztus 18-án került sor.

A KsOd érdekei nem kívánták, hogy Galícia felé a saját vasútjuknál sokkal rövidebb pálya megérődjék, és a Krakkó felé irányuló kivitelt saját fővonaláról elterelje. Azt mondhatjuk, hogy a vezetőket minden olyan elképzelés érdekelte, amelynek révén az Eperjes-Tarnowi Vasúthoz fűződő kapcsolatuk minél szorosabbá válhatott. A vasút KsOd általi átvételét a magyar kormány közlekedési politikája is megkívánta. Tarifális szempontból nem volt érdektelen, hogy a Galícia felé irányuló legrövidebb úton hány vasúttársaság vonalán kell az árut szállítani. Az ETV is közös vasút volt, és mint ilyennek a jogi, pénzügyi státusa rendkívül bonyolult volt. Hosszas tárgyalások után (1876-79) az 1879. évi XXXVIII. tc-kel megtörtént az Eperjes-Tarnowi Vasút magyar szakaszának a KsOd hálózatahoz kapcsolása. A törvény pontosan szabályozta a pénzügyi kérdéseket. A korábbi KsOd és ETV részvényeket beváltották, és helyettük azonos értékű, új részvényeket adtak ki. Az ETV 12 gőzmozdonyból álló vontatójárműparkját és kocsijait egyszerűen elfelejték a magyar és az osztrák vonalrész között.

A Kassa-Oderbergi Vasút saját üzemében is gondosan ügyelt arra, hogy az eperjes-orlói vasút a törzsvonalnak ne lehessen konkurensa. A vasútvonal forgalma a KsOd kezelésében elsősorban árubehozatalra szorítkozott, átmenő személyforgalmat (még közvetlen kocsikat sem!) nem vettek fel Tarnow felé. A pálya fővonalai rangja és ehhez méltó korszerűsítése nem utolsósorban katonai-stratégiai célokat szolgált. Az egykori osztrák rész üzemét az országhatár-Orló szakasszal (5,15 km) együtt a megnyitás óta az Első Magyar Gácsországi Vasút kezelte. A szétválás után állami tulajdonba került (*Tarnow-Leluchower Staatsbahn*), de az osztrák államvasút az üzletvitelt csak 1884. január 1-jével vette át az EMGV-től. Az Orló-országhatár részszakasz 5 km-e volt a KsOd egyetlen olyan pályája, amelyen nem saját maga látta el a vasútüzemi szolgáltatást.

Gondok és eredmények – a vasút üzem öt évtizede

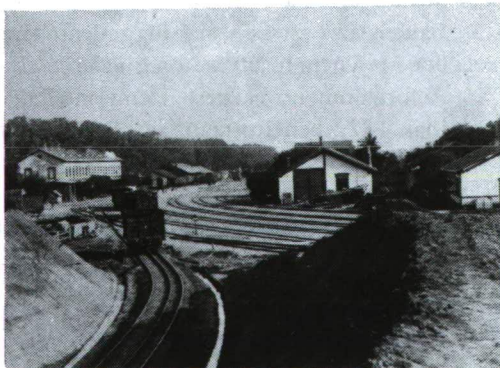
A gyorsított ütemű építkezés, az Abos-Ruttka szakaszon módosított vasszerkezetű hidak és a pótmunkák együttesen azt eredményezték, hogy a vonal átadásakor az építési fővállalat jelentős összegű (8 664 727 Ft) többletköltség megtérítésének igényével lépett föl. A KsOd vezetői próbálták elkerülni a kétes kimenetelű pert, és ezért igyekeztek megegyezni a vállalattal. Az ügyben eljáró Vasútépítészeti Igazgatóság 4,6 millió Ft kárpótlásra kötelezte a vasúttársaságot. Az igazgató tanács felterjesztést nyújtott be a kormánynak, amelyben kifejezte hajlandóságát a kárpótlás megfizetésére, de emlékeztetett arra is, hogy ezen összeg nagy része igazából az államkincstárt terhelné. A fizetésre tartalékalapot kívántak létrehozni 6,828 millió Ft értékű elsőbbségi kölcsön kibocsátásával. A fővállalat elfogadta volna a 4,6 milliós kárpótlást, abban az esetben, ha azt a KsOd igazgató tanácsa még az az évi (1873) közgyűlésen jóváhagyja. Ez meg is történt volna, de ekkor a kormány lépett közbe. Az ügyet felülvizsgálta, és csak 2,118 milliót tartott jogosnak. Erre a kölcsönügyletet engedélyezte, annak évjáradékait magára vállalta, és lehetővé tette, hogy a vasút a törlesztési hányadot az üzleti számlában elszámolja. Az osztrák kormány viszont – és ez teljesen érthető – nem járult hozzá az üzleti számla illetlen megterheléséhez. (Ami főlöské volt a vasútnak, azt elsősorban az osztrák vonalnak köszönhetette, ugyanakkor a módosított- és pótmunkákat a magyar vonalrészen eszközölték.) A két kormány bizottságai ezt a problémát a két ország kamatgarancia vállalásával és az Eperjes-Tarnowi Vasút egyesülésével egyetemben tárgyalták az 1875-76 években. A megállapodás

(1875. dec. 23. és '76. január 22.) értelmében a magyar kormány vállalta a 2,521 millió Ft értékű végleges kárpótlás kifizetését, Ausztria pedig felemelte a reá eső kamatbiztosítási hányadot.

Az 1870-es évek válságos időszakában – a magyarországi magánvasutak többségéhez hasonlóan – a KsOd is súlyos pénzügyi zavarokkal küszködött. Bár a teherforgalom évről évre emelkedett valamelyest, a személyforgalom elképesztően alacsony szinten maradt. Az állandó anyagi probléma miatt a vasút államosítása komoly vitatéma volt ekkortájt. De Tisza Kálmán kormánya, a helyzet mérlegelése után, elfogadta a szaksajtó véleményét: a KsOd kiemelkedő szerepe éppen abban rejlik, hogy egyelőre ez az egyetlen útvonal, amely *osztrák vasút érintése nélkül* kapcsolódik a külföldhöz (Németországhoz). Így a társaság államosítása csak akkor lenne célszerű, ha az *osztrák* vonalszakasz üzemét is a *magyar* államvasút láthatná el. Az osztrák kereskedelemügyi részéről erre vonatkozó jóindulatot felesleges lett volna remélni. Viszont az osztrák kézbe kerülő folytatás a magyar rész értékét is csökkentené. Ezen kényszer miatt Tisza a vasút megőrzéséhez ragaszkodott, és törekvését a KsOd későbbi eredményei igazolták. A KsOd átvette a MÁV áru- és személyszállítási díjszabását, és mindenkor igazodott a magyar kormány kereskedelmi politikájához. Így működése, fenntartása és állami támogatása nemcsak a vállalat számára, hanem nemzetgazdasági szempontból is fontos volt.

* * *

Alig készült el a vasútvonal, máris jelentős technikai korszerűsítések kezdődtek. A régi Howe-szerkezetű fahidakat vaszerkezetesekre, a vassíneket pedig acélsínekre cserélték. A saját szabványú 31,2 kg/fm súlyú acélsíneket a tescheni, teplitzi és wittkovitzi vasgyárak szállították. Először a nagy forgalmú sziléziai vonalon cserélték ki a vágányokat. A forgalom fenntartása mellett ez lassú és drága munka volt. A sziléziai rész 1879-ben, a magyarországi törzs- és orlói fővonal teljes egészében 1891-ben készült el. Ekkor újabb nagy munka kezdődött. A KsOd forgalma a Zsolna–Oderberg szakaszon olyan jelentős volt, hogy azt az egyvágányú vonalon többé nem lehetett lebonyolítani. A második vágány alépítményét – az engedélyokirathoz csatolt szerződés erre kötelezte a vasutat – még a KsOd építéskor elkészítették. A második vágány építését 1892-ben akarták megkezdeni a legnagyobb igénybevételnek kitett Karwin–Trzynietz vonalszakaszon. Ennek ellenére 1904-ig csak a Jablunkau–Csaca szakasz készült el, az sem teljes egészében. 1908-ban a Zsolna–Oderberg részvonal még egyvágányú szakaszainak kétvágányúsítására a magyar állam 46,5 millió korona kölcsönt adott a KsOd-nak.⁵⁰ 1914-ben a mostyi alagútnál és a Lomna-híd átépítésével a nagy vállalkozás befejeződött. A magyar ipar ásványigényének túlnyomó többségét, ezen belül a MÁV szénét Dombrauból, ezen a kétvágányú pályán szállították az országba. A második vágány építése mellett az egész törzsvonalat és az orlói fővonal egy részét KsOd VIII. rendszerű 34,5 kg-os acélsínekkel építették át. Az iparosodás és a növekvő forgalom (a vasútvonal jobb átbocsá-



Eperjes, a csatlakozó állomás Galícia és – az előtérben, a bevágásban húzódó vasút révén – Észak-Sáros megye, Bártfa felé

töképessége) az állomások vágányhálózatának bővítését is megkövetelte. A fejlődés útján az állomási vágányok nemcsak kevésnek, de rövidnek is bizonyultak, ezen új váltók egymástól távolabbi elhelyezésével lehetett segíteni. Az öt évtized alatt minden jelentősebb állomáson végeztek átépítést; Kassán, Zsolnán, Ruttkán és Liptószentmiklóson több alkalommal is.

1917-ben a vasút vezetősége felkérte Kandó Kálmánt, hogy végezzen előtanulmányokat a Ruttka–Oderberg részvonal villamosítására. Az iratokból kiviláglik, hogy a nagynevű mérnök drága (a kiküldetési- és napidíjakat, a tervezetek átadásának térítését a vasút részéről magasnak találták), de alapos munkát végzett. A villamos vontatás jelentősen csökkenthette volna az üzemi kiadásokat, de a hatalmas beruházást azokban a nehéz időkben a KsOd nem vállalhatta.

* * *

Az 1870-es években, bár a pénzügyi válság és a jelentéktelen személyszállítás nem kedvezett a vasutaknak, a KsOd áru fuvarozásával mégis évről évre növelni tudta bevételeit és üzleti fölöslegét. A teherszállítás, amely kezdetekben szinte kizárólag gabonakivitelből állt, meghatározó profilja az 1880-as évekre alakult ki: nehézipari nyersanyagok és késztermékek behozatala és elsősorban könnyűipari (papír-, textil-, élelmiszeripar) áruk kivitele. A KsOd szállítási teljesítményének minőségi és mennyiségi fejlesztésével, régi vállalatokhoz kapcsolódó kiszolgáló vágányok és iparvasutak alapításával illetve új vállalatok vasútra terelésével igyekezett növelni bevételeit. A vasút egyébként jó nyersanyag adottságokkal rendelkező területeken haladt keresztül. Az első iparvasút 1873 októberében nyílt meg: Márkusfalva állomásról Albrecht főherceg Bindt-völgyi vasércbányáihoz vezetett. A 18,96 km hosszú iparvasúti hálózatról az árut a KsOd vette át, és szállította a főherceg trznietzi vaskohójába.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a vasút osztrák része a Habsburg Birodalom egyik *legiparosodottabb* és igen nagy népsűrűségű területén haladt keresztül. Az összes vasúthálózatnak (HÉV-ekkel együtt) nem egészen egytizedét kitevő osztrák vonal az egész korszakban a társaság szállítási bevételeinek legalább 33-35 %-át tette ki. A vasút 1872-es megnyitása óta az osztrák-sziléziai és magyar vonalának üzletvitelét teljesen szétválasztotta. Az üzletvezetőség és a vonatmozgósítási szolgálat központja Teschenben volt. A két vonalrész önálló kezelése azzal vált teljessé, hogy a magyar vonalrész forgalmára Kassán üzletvezetőséget állítottak fel. (Ez a szétválás a vonatmozgósításra nem vonatkozott. A szerelvények gép- és személyzetváltás nélkül jártak át az országhatáron.) A KsOd-nál, más vasutakkal ellentétben, nem a magyar, hanem az osztrák vonal függetlenségére kellett nagyobb hangsúlyt fektetni. Ezt a célt szolgálta a tescheni üzletvezetőség *üzletigazgatósággá* minősítése 1907. november 1-jén.

A forgalom növekedése szempontjából nagy jelentőségű esemény volt a MÁV északi vonalának 1872-ben Ruttkán, az OMÁV új vasútjának (egykori Vágvölgyi Vasút) 1883-ban Zsolnán történt csatlakozása a KsOd vonalához. Az akkori két legnagyobb magyar vasút kocsijai, a sziléziai áruforgalomba bekapcsolódva, a KsOd vonalán közlekedtek. Az OMÁV 1884-ben megépítette a régóta tervezett Csaca–Zwardon vonalat, ami a legrövidebb eljutást biztosította Galíciába. Csatlakozó vasút hiányában a KsOd-dal kötött szerződést annak Zsolna–Csaca vonalának közös (*penge*) használatára. Az OMÁV államosítása után (1892) a MÁV e rövid vonal forgalmának ellátásával a KsOd-ot bízta meg és ehhez mozgonyokat is kölcsönzött.

* * *

A másik forgalomnövelő tényező a helyi érdekű vasútvonalak megépítése volt. Ezek iparfejlesztő hatása korábban vasúttól elzárt területen érvényesült, amelynek utasai és eddigi termékei a KsOd-on keresztül juthattak el más településekre. Az első HÉV-vonal építésének igénye a Gölnic patak völgyében, a vasérc- és szénbányászattal foglalkozó Gölnicbányán és Szomolnokon mutatkozott meg. Az építkezéshez az 1881-ben kiadott engedély alapján foghattak hozzá. A terepviszonyok miatt csak Gölnicbányáig épülhetett normálnyomtávú vasút, innentől nagyobb szintkülönbségekkel és kisíví kanyarokkal 1000 mm-es keskenyvágányú pálya vezetett Szomolnokhútra. A vasútvonalat 1884 szilveszterén adták át a közforgalomnak. A keskenyvágányú rész

üzemét a társaság 1891-ig saját személyzettel látta el, ekkor ezt is a KsOd vette át. A következő HÉV-építkezés 1889 tavaszán kezdődött a Szepességen. Bár a KsOd fővonala északnyugat-délkelet irányban a vármegyét legnagyobb szélességében érintette, éppen az ennél északabbra, hegyvidéki tájon fekvő, régi szepességi városok (Késmárk, Lőcse és Szepesváralja) maradtak vasút nélkül. A Poprád-völgyi HÉV-hálózathoz 1894-95-ben a tátrai turizmus fellendítése érdekében – a kincstár költségére – még egy pályát építettek, amely Nagylomnicról vezetett Tátralomnicra. Ugyanezt a célt szolgálta a társaság saját tulajdonában, a Millennium évében épült csorbai fogaskerekű vasútvonal. Iglónál 1882-ben készült el a lőcsei, két évvel később Szepesolaszinál a szepesváraljai becsatlakozás. Közben egy nagyobb vállalkozás is eredményt hozott: a bártfaiak még 1892 nyarán kaptak engedélyt a városukat Eperjessel összekötő vasútvonal megépítésére. A szép kárpáti tájon vezetendő vasút építése már kellőképpen előrehaladott állapotban volt, amikor 1893 augusztusában egy felhőszakadás

Szárnnyonal	Távolság (km)	A megnyitás időpontja
GÖLNICVÖLGYI HÉV Margitfalva–Szomolnokhuta	7,5 + 25,5	1884. XII. 31.
OMÁV (1891-től MÁV) Csaca–Zwardon	20	1884. XI. 3.
POPRÁDVÖLGYI ÉS PODOLINI HÉV Poprád–Felka–Késmárk	13,2	1889. XII. 18.
Késmárk–Szepesbéla (Elágazás)	8,6	1892. VI. 6.
Elágazás–Podolin	11,0	1893. XII. 10.
Elágazás–Szepesbéla–Barlangliget	3	
LŐCSEVÖLGYI HÉV Igló–Lőcse	13	1892. X. 11.
EPERJES–BÁRTFAI HÉV Eperjes–Bártfa	44,89	1893. XII. 11.
SZEPESOLASZI–SZEPESVÁRALJAI HÉV Szepesolaszi–Szepesváralja	9	1894. X. 14.
TÁTRALOMNICI HÉV Nagylomnic–Tátralomnic	9,07	1895. IX. 1
Csorbá–Csorbá-tó (fogaskerekű vasút)	4,75	1896. VII. 29.
ÁRVAVÖLGYI HÉV Kralován–Árvaváralja	27,7	1898. XII. 4.
Árvaváralja–Turdossin	23,7	1899. VI. 18.
Turdossin–Szuchahora	19,1	XII. 21.
ZSOLNA–RAJECI HÉV Zsolna–Rajec	21,28	1899. X. 10.
RÓZSAHEGY–KORITNICAI HÉV Rózsahegy–Koritnica	23,6	1908. V. 2.
TRENCSEN-VÁRMEGYEI HÉV Csaca–Trencsénmakó	25,85	1914. VII. 9.
A KsOd által kezelt szárnnyonalak	normál- és keskeny összesen 256,89 + 53,85	= 310,74 km

3. táblázat

A Kassa–Oderbergi Vasúthoz
csatlakozó szárnnyonalak* A táblázat a HÉV-ek mellett a KsOd saját tulajdonú és általa
kezelt idegen vasutat egyaránt tartalmazza

szinte az egész felépítményt lemosta a töltésekről. A vonal átadása így majdnem fél évet késett.

Magyarország legészakibb és legszegényebb megyéje, Árva a századforduló előtt építette meg első és egyben utolsó vasútját. Az egyetlen lehetséges fővonal csatlakozás a megye déli részén Kralován volt. Innen épült az Árvavölgyi HÉV, amit három szakaszban adtak át a közforgalomnak 1898–99-ben. A vasútvonal jelentősebb személyforgalmat csak a megyeszékhelyig, Alsókubinig bonyolított le, de a teherforgalom a turdossini olajfinomítónak valamint a Ijeszki szénbányának és téglagyárnak köszönhetően szépen jövedelmezett. Szuchahoráról néhány évvel később elkészült a vasút folytatása Osztrák-Galíciába, Zakopane–Neumarkt felé.

A századforduló idején a HÉV-vonalak építésének nagy korszaka két – fürdő- és üdülőhelyek gyorsabb, kényelmesebb megközelíthetősége végett épült – vasútvonallal fejeződött be. Normál nyomtávon épült meg a zsolna–rajeci, míg 760 mm-es keskeny vágányon a rózsahegy–koritnicai szárnyvonal. A korszak végén, két héttel a trónörökös végzetes szarajevói útja előtt adták át az utolsó helyiérdekű vasutat Trencsén vármegyében, amely Csacáról vezetett Trencsénmakóra.

* * *

A Baross államosításai után talpon maradt magánvasutak rangsorában a KsOd 367 km saját tulajdonú magyarországi vonalával a Déli Vasút (704 km magyar–horvát vonal) mögött a második, 306 km hosszú általa kezelt HÉV- és idegen (Csaca–Zwardon) vasúttal az első helyen szerepelt.

A gazdasági növekedés és a kedvező vasútföldrajzi helyzetből adódóan a KsOd bevételei az 1880-as évek közepétől viharosan növekedtek. Negyven év alatt – 1872–1912 között a *bevétel* 3,6 millió koronáról 32,4 millióra nőtt: *megkilencszereződött*. (A személy- – teherforgalom bevételi aránya a kezdeti 1:5-höz képest, az 1880-as években 1:6-ra, később 1:4, 1:3,5-ra változott.) A vasút 1873-ban 1,876; 1875-ben pedig 2,685 millió tonna árut fuvarozott –, a DV és a StEG összes hálózatán majdnem tízszerannyit. Teherszállítási eredménye 1883-ban már 3,596 millió tonna, ehhez képest az elkövetkező másfél évtizedben nem is mutat jelentős előrelépést. (Az 1880-as években a DV magyar vonalain 2,426 millió tonnával szerénykedett, a többi – még nem államosított – magánvasút eredményei együttesen nem érik el a KsOd-ét.) Újabb nagymértékű fejlődés a századforduló után tapasztalható: 1904-ben 4,476; 1906-ban 5,206; végül 1913 – az utolsó békeév – csúcsteljesítménye: 7,54 millió tonna!

Az 1870-es évek mélyrepülése (1873: 702,5; 1875: 635,4; 1877: 546,8 ezer utas) után a személyszállítás ugrásszerű növekedése az 1880-as évek végétől figyelhető meg (1880: 647,4 ezer; 1887: 1,002 millió utas). Egyrészt a HÉV-vonalak révén a fővonal teher- és utasforgalma is növekedett. 1889. augusztus 1-jén a KsOd-on is bevezették a Baross-féle zónatarifarendszert, és ez óriási hatással bírt a személyforgalom fejlődésére (1890: 1,262; 1891: 1,576 ... 1897: 2,415 millió utas). A harmadik tényező a modern turizmus kialakulása volt. A KsOd nagyon sokat tett a felvidéki fürdőhelyek és különösen a Magas-Tátra üdülőforgalmának növeléséért. A turisztikai lehetőség kiaknázása Ráth Péter vezérigazgató [1888–1910] nevéhez fűződik. A millennium évében az egész ország csodálattal fogadta a KsOd fogaskerekű vasútját, ami a messze földről érkező tátrai üdülővendégeket az 1351 méter magasan lévő Csorbató állomására szállította. Ez a végállomás az akkori magyar vasúthálózat legmagasabban fekvő pontja volt. A tátrai üdülőhely közlekedésének újabb fejlesztése 1908-ban kezdődött. Ekkor alapították meg a Tátrafüredi Helyiérdekű Vasutat, amelynek 1000 mm nyomtávú, villamosí-

tott hálózata a hegy lábainál a KsOd vonalaihoz csatlakozott (Poprád-Felka, Csorba, Tátralomnic). 1908. augusztus 16-án készült el a Poprád-Felka-Tátrafüred-Tarajka vonal (15,7 km), ezt 1911. december 15-én a Tátraszéplak-Tátralomnic (9,5 km), majd 1912. augusztus 5-én a Csorbató-Tátraszéplak (13,6 km) szakaszok követték. Tátrafüredről 2 km-es függővasút vezetett Tarajkára, a Tarpatoki-völgyi vízeséshez. Az üdülőidényben a villamos vasút sűrű menetrenddel szolgálta a vendégeket. A KsOd századforduló utáni személyszállítási eredményei (1904: 3,046; 1906: 3,442; 1913: 5,036 millió utas) már a vasút megváltozott társadalmi funkciójáról tanúskodnak.

A világháborút megelőzően a KsOd fővonalának magyar részén 93, az osztrákon 47 gyártelep működött az állomások mellett. Az orlói vasútvonalon 5, Bártfán 2, a Gölnic völgyében 9, Szepesváralján 3, Lőcsén 2, a Poprád völgyében 8, a koritnicai HÉV-en 6, az árvain 4, Rajec felé 3, Turzófalván (Trencsénvármegyei HÉV) 1 gyár üzemelt. Ezek részletes felsorolása nem lehet célunk és feladatunk. A legtöbb üzem – természetesen – Kassán működött, utána Rózsahegy, Liptószentmiklós, Poprád, Igló és Zsolna következett. A városokban textil-, papír-, bútór-, építő- és élelmiszeripart találunk; a hegyvidéki, folyóvölgyi településeken fűrésztelepek, papír-, üveg- és téglagyárak, szeszfinomítók, bányák és malmok működtek. Zsolnán és Kassán vegyipari üzemek is ontották a füstöt és termékeiket. Amikor 1903-ban Fenyőházán, a magyar kincstári fűrésztelepen a faáruk szállítását vasútra akarták terelni, a gyógyfürdő klímájára való tekintettel a gőzüzemű vontatást nem engedélyezték. A 760 mm-es villamosított erdei vasút 1904-ben nyílt meg, járműveit a Ganz szállította. A felvidéki iparosodást jól jellemzi, hogy a korszak végére a KsOd vonalán aligha található olyan állomás, amely mellett ne folyna valamilyen ipari tevékenység. (Osztrák-Sziléziában az ipar és kereskedelem központja – a KsOd mentén – Teschen volt. A karwini, dombraui bányászat és a trzynietzi vaskohászatról már esett szó.)

A gazdasági fejlődést, ha nem is azzal megegyező tempóban, a társadalmi fejlődés követte. A tájak, amelyeken a vasút végighaladt, a Felvidék szebbnél szebb vidékei voltak, de élet-színvonal szempontjából igen nagy volt közöttük a különbség. Egy-egy isten háta mögötti észak-trencsényi, árvai vagy liptói község lakója, ha nagy néha Zsolnára, keletebbre élő sorstársa pedig Iglóra, Kassára esetleg Eperjesre tévedt, azt hihette, hogy egy másik világban jár. A leglátványosabb urbanizációt Kassa produkálta. Felső-Magyarország központja építészeti nevezetességekkel, festői természeti szépségekkel és szorgalmas iparral egyaránt dicsekedhetett. Közúti vasútja a pályaudvar-Fő utca-Csermelyvölgy között 1891-ben nyílt meg. Amikor a vasutat 1911-ben villamosították, hálózata már 23 km-re gyarapodott. Az abaúji megyeszékhely nyomában Eperjes és Igló, a két iskolaváros, Rózsahegy, Zsolna, Liptószentmiklós és Bártfa lépegettek. A történelmi levegőjű szepességi városok, bár az ipar és kereskedelem nem rekedt kívül falaikon, de – nemcsak ezen falak miatt – nem terjeszkedtek, bővültek jelentékenyen. Az ásványaikból kimerült Gölnic-völgy településeinek pedig folyamatosan csökkent a lakosság. A csalódottak innen és Árva, Liptó vidékeiről egyaránt tömegesen vándoroltak ki az Újvilágba. Óriási fejlődését kizárólag a vasútnak köszönhetette Ruttkai, „ezen tisztán forgalmi tekintetéből ki-szemelt, de magában véve teljesen jelentéktelen helység”.^{*} A századforduló után a soknemzetiségű Kassa lakosságának 75 %-a magyar volt, a Szepesség városlakóinak a többsége még mindig németajkú. Eperjesen némiképp a magyar, Bártfán már a szlovák lakosság volt többségben. (Az

^{*} A cs. k. szab. Kassa-Oderbergi Vasút üzletjelentése, 1874.

északi határmegyékben a lengyelek népessége is számottevő volt.) Nyugat felé haladva a városok népességében is egyre inkább a szlovák többség érvényesült; Árva, Liptó és Trencsén vármegye községei pedig – talán a földbirtokost leszámítva – színszlovákok voltak. Ahogy a dualista Magyarország eltávolodott kezdeti liberális nemzetiségi politikájától, úgy vált egyre nagyobbá a távolság az önrendelkezési jogaiiban számtalanszor korlátozott felvidéki szlovák majoritás és anyaország között.

A 4. táblázat a népesség alakulását mutatja be a KsOd és szárnyvonalai mentén fekvő néhány jelentősebb településen.

* * *

	1850	1870	1891	1910
Kassa	13 034	21 742	32 165	44 211
Korompa	1858			6378
Szepesolaszi	3238			2413
Igló	6171		7345	10 525
Poprád	1170		1156	2283
Liptószentmiklós			2940	3251
Rózsahegy	3531		6879	12 249
Ruttká	366		2933	6262
Zsolna	2495		4117	9179
Eperjes	6311	10 772	14 447	16 233
Kisszeben	2590			3288
Bártfa	4941	5303	5069	6102
Gölnicbánya	5016	5205		3833
Szomolnok	4048			2345
Szomolnokhuta	1437			1189
Szepesváralja	3144			3129
Lőcse	5270	6807	6318	7528
Késmárk	3375		4891	6317
Alsókubin	1261			1821
Teschén			15 220	35 790
Karwin				16 801
Oderberg			1371	5810

4. táblázat

* 1900, ** 1920

A vasúti személyzet életéről viszonylag kevés adat ismeretes. A KsOd

vonalainak megnyitása egybeesett a nevezetes vasút-magyarosító küzdelemmel. Ekkor a vasút már negyed évszázados múltat tekintett vissza hazánkban, és a neoabszolutizmus korának vasútvállalatainál vontató- és vontatott jármű, felszerelés és személyzet egyaránt nyugatról érkezett. Egy-egy új vonal ünnepélyes megnyitása előtt végighaladt a „benépesítő vonat”: az idegen vasutasok ezzel érkeztek meg új szolgálati helyükre. Kivétel nélkül minden vasút szolgálati nyelve a német volt. A kiegyezés után egyre erősödött a magyar földön magyar vasutat akarók hangja. Az első vasútmagyarosító rendelet még 1867-ben kelt, de nem volt semmi fogamatja. 1868-ban a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség megkövetelte a vasutaktól, hogy az új alkalmazottak felvételénél kritérium legyen a magyar nyelv ismerete. Egy évvel később a nyomtatványok magyar nyelven is történő kiadását rendelték el. Az eredeti elképzelés szerint 1871-ig kellett volna a vasutaknak a magyar szolgálati nyelvre áttérni – ebből semmi sem valósult meg. Néhány vasút alkalmazott ugyan nyelvtanárt, de az órákra senki nem járt...

Látnunk kell a probléma másik oldalát is. Egy-egy magánvasútnak több száz alkalmazottat kellett volna taníttatnia; az 1868-as rendeletet pedig, ha akarták volna, sem tarthatták be, mert 1871-ig nem folyt az országban magyar nyelvű szakemberképzés. Még a MÁV is csak két év után (1870–71-ben), lépésenként tért át a magyar szolgálati nyelvre. Az újabb határidő a megmagyarosodásra 1874. január 1-je volt. A rendelet szerint 1873 elejétől a felsőbb (minisztériumi) és alsóbb (municipális) ügyintézésben kellett felvenni a magyar nyelvet, 1874-től pedig az ügyintézés minden területén. A korabeli sajtó kritikus gondossággal figyelte az egyes vasutak lépéseit: az Alföld–Fiumei, Első Erdélyi és Kassa–Oderbergi Vasutat többször elmarasztalták idegen szellemiségükért, de a legkevesebb hajlandóságot a változtatásra a StEG és a DV mutatta. A nyelvrendelet gyakorlati érvényesítésére és a magyar mérnökgárda

„beérésére” csak Péchy Tamás minisztersége idején [1875–80] került sor. A magyarországi vasutak öltözetét már az 1868. szeptember 17-i, Mikó Imre közlekedési miniszter által kiadott rendelet egységesítette. Maga az egyenruha Baross 1888-as rendeletéig többször változott. A magánvasúti egyenruhák csak annyiban tértek el az államvasúti ruházattól, hogy a szárnyaske-
rék fölé nem került szent koronás jelvény.

Még Baross korszaka *előtt* a magánvasúti alkalmazottak fizetését a MÁV-dolgozók bérével maximálták. Ezt jobb üzleti eredmény esetén sem lehetett meghaladni. (Az 1880-as évektől a DV és az OMÁV is ennek elfogadására kényszerült.) A ksodisták zúgolódtak ugyan, hiszen a vasút szállítási eredménye a személyzet arányában meghaladta a többi vasútét, tehát ez az egységesítés reájuk nézve kedvezőtlen volt. Végül kénytelenek voltak beletörődni a megváltoztathatatlanba. Ennek ellenére a MÁV-dolgozókhoz fűződő viszonyuk példamutatónak tekinthető. A kassai pályaudvaron tekepálya társaság, Ruttkán 1886-tól Vasúti Alkalmazottak Klubja működött, amelyekben mindkét személyzet képviseltette magát. Az alkalmazottakat saját vasútjukon az államvasúti rendszerrel megegyező utazási kedvezmények illették meg, más vasút igénybevétele esetén viszont az arra érvényes szabadjegyet esetenként kérvényezni kellett.

A KsOd vasutaséletének központja a ruttkai főműhely volt. 1883-ban a kocsijavító üzem, 1892-ben a szertár leégett. A műhelyen ezért tűzoltóságot szerveztek. A tűzoltókból remek fűvós- és vonószemekar alakult. A tanonciskola 1890-ben, – a MÁV-val karöltve alapított – népiskola pedig 1894-ben nyitotta meg kapuit. A későbbi években fogyasztási szövetkezet és villanyvilágítás (1896), majd önálló plébánia alapítása (1899) jelezte az egyre otthonosabb vasúti telep fejlődését. A nagyobb forgalom miatt a műhely kapacitását is növelni kellett, a korszerűsítés után állománya 135 mozdonyból és 3032 kocsiból állt. Fedett helyen 22 lokomotív és 50 kocsi, a szabadban 200 kocsi tárolására volt lehetőség. A főműhelynek 1876-ban 185, a világháború előtt 645 munkása volt. Átlagos napi keresetük 1,59; havibéruk 41 Ft volt – ez nagyjából megegyezett az alacsonyabb fizetési fokozatba tartozó vasúti hivatalnokok bérével.

Saját személyzetük gyermekei számára, Ráth Péter kezdeményezésére, az 1899. szeptemberi tanévnyitóra készült el a KsOd nevelő- és tápintézete a „Szepesség fővárosában”, Iglón. A megnyitó ünnepségen Falk Miksa, aki 1890 óta az igazgató tanács elnöke volt, mondott beszédet. Ebben azt is hangsúlyozta, hogy a családjuktól távol szolgáló vasúti személyzet nem tud gyermekei erkölcsi és szellemi épülésére kellő gondot fordítani. Az új iskola a szükséges nemzeti érzést is közvetíti majd a 150 szegény (elsősorban szlovák- vagy németajkú) vasutas csemete számára. A KsOd is támogatta a MÁV 1909-ben épített kőszegi vasutas árvaházát.

A KsOd-vasutasok 1904. április 19–24. között, a nagy vasutassztrájk idején – bár egyetértésükről biztosították a mávistákat – teljesen nyugodtan viselkedtek. A vasutasok egymásért is küzdöttek: a MÁV-személyzet által kiharcolt bérrendezés és a szakmai egyesületek alapítására vonatkozó jog az 1907-ben megalkotott vasúti törvény alapján a magánvasúti dolgozókat is megillette. Adatunk van arra vonatkozóan, hogy az üzletigazgatóság engedélyezte személyzetének a május 1-je munkaszünetes napként történő megünneplését. 1915 végéig 101 ksodista áldozta életét az első világháború véres öldöklésében.

Ráth Péter a KsOd vezéralakja volt. Vasútjánál egész sor ragyogóan képzett mérnök talált állást, akiknek szakmai tudása révén a Kassa–Oderbergi Vasút a Monarchia mintavasútjává vált. Ilyen kiváló szakember volt a tescheni üzletvezetőségénél *Illich Ferenc*, *Köry Antal* vagy

Id. Willheim Gusztáv, a gépészeti szakosztály élén *Samarjay Lajos* és *Éder Róbert*, az építési és pályafenntartási osztályon *Wünscher Frigyes*, a forgalomszervező *Nógrády Ferenc*, a tarifakészítő *Szekula Gyula* vagy a pénzügyi igazgató, *Kincl Antal*. A közlekedési jog nemzetközi szak tekintélye volt *Hausser Adorján*, de mellette a KsOd másik neves jogtanácsosa, *Senn Ottó* is utóbb a szakma legmagasabb pozícióiba emelkedett. Ráth Péter 68 évesen, 1910-ben vonult vissza. A közlekedésügy tapasztalt kádere, *Pulszky Garibald*i követte. Az összeomlást követően, 1922-től *Nógrády Ferenc*nek, majd 1923-tól *Szigeti János*nak már „csak” a vasút felbomlásának szomorú ügyintézése jutott. 1910-ben vezércsere volt az igazgató tanács élén is: a MÁV-nál 22 évig elnöklő, a korabeli közvélemény (és a vasúttörténeti irodalom) által elég szélsőségesen megítélt *Ludvig Gyula* kinevezését amolyan „szellemi elfekvőnek” tekinthetjük. *Ludvig* 1919. januári öngyilkossága után *Sieghardt*ot, a főrézvényes *Oszták Földhitelintézet* kormányzóját választották az igazgató tanács elnökévé.

Elvesztett háború, elvesztett vasút

Ausztria–Magyarország az első világháborút elveszítette, és ennek következményeként a felszínre kerülő belső konfliktusok (polgári forradalmak ill. a nemzetiségek szeparatista törekvései) 1918 őszén elmosták a Habsburg Birodalmat. A felvidéki szlovákok, önálló függetlenségük feladásával, fokozatosan a cseh–szlovák egyesülés álláspontjára helyezkedtek, amit a Szlovák Nemzeti Tanács – hosszas viták után – az október 30-ai turócszentmártoni nyilatkozatban deklarált. (A Cseh Nemzeti Tanács már két nappal korábban bejelentette a független csehszlovák állam megalakulását.) A csehek november 11-én törtek be Szlovákiába, és – a Károlyi-kormány tárgyalási kísérleteit figyelmen kívül hagyva – egy hónapon belül a Szepességig nyomultak előre. Bár Kassa előtt a magyar csapatok visszavetették őket, *Vyx* december 24-ei jegyzéke elismerte az addigi cseh foglalást, és újabb egy hónapon belül a csehek elfoglalták a jegyzékben részükre biztosított terület egészét. A magyar Tanácsköztársaság ellen 1919 áprilisában támadólag fellépő csehszlovák intervenciót a Vörös Hadsereg késő tavasszal visszaverte, és júniusban visszafoglalta a Csallóközt, Zólyom, Gömör-Kishont, Abaúj-Torna és Sáros megyéket. Mindez csak időszakos siker volt: a Clemenceau-jegyzék a Felvidék feladására, a július végi román támadás pedig a megfutamodásra kényszerítette *Kun Béláék*at. Magyarország az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés alapján az egész Felvidéket (a kárpátukrán és csallóközi területtel együtt) elveszítette.

A Kassa–Oderbergi Vasút valamennyi vasútvonala Magyarország új északi szomszédjához, Csehszlovákiához került. A vasút ügye nemcsak csehszlovák–magyar, de elsősorban cseh–szlovák–lengyel vitaként merült fel. Lengyelország ugyanis Szilézia nagy részével magának követelte *Teschent*, a csehszlovák fél viszont a KsOd vonalához ragaszkodott. A magyar határmegállapításokhoz hasonló groteszk módon a lengyelek megkapták a belvárost, a csehek a pályaudvart, a vasúttal és a külvárossal.

A stratégailag is nagy fontosságú Kassa–Oderbergi Vasutat még 1918. november 4. – december 6. között elfoglalták a Felvidéket megszálló „szokolistákból, önkéntesekből és hevenyében összetoborzott nemzetőrökből” * álló cseh katonai alakulatok. A vasút magyar nemzetiségű személyzetének többsége (700 fő) azonnal elmenekült vagy kiutasították, és a trianoni Magyarország területén próbált magának megélhetést biztosítani. 1918-tól ’21-ig a vasúti

* Gratz Gusztáv: A forradalmak kora. Magyar Szemle Társaság, Bp., 1935. 55. p.

személyzet ellátását kölcsönképpen a MÁV fizette. 1920 februárjától a vasútüzemet a frissiben alapított Csehszlovák Államvasutak vette át. *A vasút elfoglalása két éven át a hatalmi önkényen alapult.* Csak ezután fogtak hozzá a KsOd bonyolult helyzetének törvényes rendezéséhez. A vasútvonalak Csehszlovákiában, az igazgatóság Magyarországon, a főrészszenyes (Österreichische Bodenkreditanstalt – Osztrák Földhitelintézet) Ausztriában volt. A párizsi békeszerződés vasúti cikkelyei az ilyen esetek rendezését az érintett államok közötti későbbi tárgyalásokra bízták. A Déli Vasút talán még kényesebb helyzetének bécsi ideiglenes és római végleges rendezése a KsOd ügyéhez is példát nyújthatott (volna). Nem ez történt.

1920. december 20-án a prágai parlament meghozta a kriminális 690 sz. törvényt, amely feljogosította az államot, hogy a területén lévő magánvasutakat – a tulajdonosok esetleges hozzájárulása nélkül is – államosíthassa. Ugyanakkor a törvény 4. §-a a magánvasúti személyzet sorsáról rendelkezett: addig szerzett jogaik megőrzése mellett az államvasúti alkalmazottakra vonatkozó nyugdíj-, beteg- és balesetbiztosítási szabályzatokat rájuk is kiterjesztette. (A sietség a fokozódó cseh–szlovák nézetkülönbséggel magyarázható.) A törvény alapján 1921. január 25-én a vasút vezérigazgatója és a főrészszenyes megállapodást kötött a csehszlovák kormánnyal. Ebben a vasút vezetői hozzájárulásukkal utólagosan szentesítették a *de facto* már korábban megtörtént állami kezelésbe vételt. Lényegében Sieghardt, a földhitelintézet *kormányzója* egyezett meg a csehekkel: a csehszlovák állam minél kevesebbet ad a vasutasoknak, annál többet térít meg a bank részére. Ezek szerint állapodtak meg a vonalszemélyzet sorsáról: egy hónapon belül minden dolgozónak jeleznie kellett, hogy tovább szolgál vagy a felmondási idővel végkielégítést kéri. A vezérigazgatóság dolgozóit – a vasútvonal átvételével rájuk már nem volt szükség – a prágai vasúti minisztérium szeptember 5-én szólította fel, hogy *három* napon belül nyilatkozzanak: hajlandóak szolgálni feltétel nélkül a ČSD bármelyik vonalán – amennyiben csehszlovák állampolgárok vagy annak felvételére jogosultak és beszélik a csehszlovák (sic!) nyelvet –, vagy *felmondási idő nélkül* kéri végkielégítésüket és nyugellátásukat. 398-an kiléptek, 61-en kívántak továbbra is alkalmazásban maradni és ebből 14 személy kérelmét fogadta el a csehszlovák szakminisztérium. Heten – a felmondási idő hiányára hivatkozva – a diszkriminációt visszautasították: Ők ezután nem kaptak semmiféle illetményt és járandóságot. A végkielégítettek egy évig a teljes fizetést, azután a nyugdíjat kapták. 1921. október 1-jén a prágai lapokban megjelent a csehszlovák kormány szeptember 24-én hozott „unifikációs” rendelete, amely a KsOd átvett vasutasaira is kiterjesztette a ČSD vasutasaira vonatkozó jogokat és kötelezettségeket. *A vasúti személyzet ügyének rendkívül gyors, felmondási idő nélküli intézése tehát azt a célt szolgálta, hogy közülük az átlépést lehetőleg a legkevesebben válasszák.* A rendezés után az egyenlősítést már könnyű szívvel meg lehetett adni a ténylegesen átlépett néhány vasutasnak. Az unifikáció *nem vonatkozott* a KsOd magyarországi nyugdíjasaira, így a ČSD nyugdíjasainak jogai (özvegyi nyugdíj, halotti negyed, háborús évek beszámítása) őket nem illették meg.

Még ugyanezen a napon a személyzet ügyeinek „rendezésével” a vasúti minisztérium a csehszlovák vasúti minisztérium a KsOd budapesti vezérigazgatóságát feloszlatta. A felszámolási eljárásra a Vezérigazgatóság néhány ügyintézőjéből megalakult a KsOd Társasági Ügyvitel.

A részvénnytársaság 1921. március 4-én az igazgatóság pesti épületében tartotta rendkívüli közgyűlését. A közgyűlés a január 25-ei egyezményt *jóváhagyta*, az igazgatósági tagok nem mertek ujjat húzni a főrészszenyessel. Sieghardt prágai megegyezését követően a részvénny-

tulajdont lépésekben átvette a csehszlovák állam. A helyzet rendezésével a csehszlovák állam többé már nem erőltette az államosítást.

1923. április 8-án 547 taggal megalakult a Kassa–Oderbergi Vasút Magyarországi Nyugdíjasainak Egyesülete. Az egyesület irodáját a vasúti és hajózási klub Csengery utcai székházában rendezte be. A társaság tiszteletbeli elnöke Ráth Péter, elnökei (időrendben) Wünscher Frigyes, Szigeti János és Nógrády Ferenc egykori KsOd-igazgatók voltak. A vasúttársaság emléktábláját 1932. október 3-án leplezték le a Vezérigazgatóság egykori épületén (Bp., Széchenyi u.) Az ügyintézkést mindvégig (1944-ben a német megszállás után az egyesületeket betiltották) Kubányi László titkár végezte. A tagságot a *Körlevelek* útján tájékoztatták az új fejleményekről. A nyugdíjas egyesület fő feladata a magyarországi KsOd-nyugdíjasok érdekvédelme volt. A vezetőség állhatatosságának köszönhetően a KsOd-nyugdíjasok a MÁV-tól megkapták ugyanazokat a kedvezményeket (utazási és tüzelőanyag-vásárlási kedvezmény), amelyeket a mávista nyugdíjasok élveztek. Mivel nyugdíjuk a megélhetésre nem volt elegendő, a ksodisták többsége – a még aktívak és a nyugdíjellátásból kihagyottakhoz hasonlóan – munkát vállalt. Legtöbbjük a főváros közlekedési üzeménél, a Duna–Száva–Adria Vasútnál (az egykori Déli Vasút) és a Budapesti HÉV-nél helyezkedett el. A nyugdíjrendezésből kiszorultak a KsOd Volt Alkalmazottainak Szövetségét alapították meg. (Teghze Gerber Frigyes vasúti főfelügyelő volt az elnök, Vass Imre a titkár.) A KsOd még aktív vezetői általában a MÁV-nál kaptak alkalmazást. Ráth Péter ragyogó iskoláját igazolja, hogy többen vezető beosztásba kerültek. 1927-ben Samarjay Lajos a MÁV elnöke lett, utóda 1934-ben Senn Ottó – mindketten korábban a Kassa–Oderbergi Vasút tisztikarához tartoztak.

A nyugdíjasok csak azt nem kapták meg, ami őket a legteljesebb mértékben megillette volna: nyugdíjuknak és jogosultságaiknak rendezését. Pedig 1927-ben a kapcsolatok javulásával erről is megállapodott a két ország kormánya. A ksodistákat unifikálták. Erről a magyarországi nyugdíjasokat a Poučenie (Kioktatás) tájékoztatta. Ehhez azt a fizetési osztályt vették alapul, amelybe a tényleges szolgálat utolsó időszakában tartoztak. Ezt átminősítették a ČSD fizetési osztályába, és az aszerinti nyugdíjat állapították meg, amelyet a magyarországi nyugdíjas csehszlovák korona–magyar korona (pengő) átváltással kapott meg. Ekkor állapodtak meg a KsOd magyarországi cégtörléséről is. A részvénytársaság utolsó budapesti ülését 1927. november 23-án tartotta Jaroslav Ouředníček alelnök vezetésével, amelyen a résztvevők elfogadták a nyugdíjrendezést. A KsOd székhelyét Kassára tette át.

1928. január 1-jétől – két évre visszamenő hatállyal – a magyar ksodisták már a rendezett nyugdíjukat kapták meg Prágából. De a pénz átváltása és a két ország árszínvonala közötti nagy különbség miatt ez a nyugdíj Magyarországon nem sokat ért. A helyzetet rontotta, hogy a 1929–33-as gazdasági válság idején a ČSD-nyugdíjakat sorozatosan csökkentették, a koronát pedig leértékelték. A nyugdíjak eredeti összeg szerinti rendezése Csehszlovákiában csak 1937-ben történt meg.

Így a magyar ksodisták számára ez a megoldás is elfogadhatatlan maradt. Jogos igényük az volt, hogy nyugdíjfizetési besorolásukat ne a ČSD, hanem a MÁV kategóriájához illesszék. Ezt azonban a legmagasabb helyeken kilincselve sem sikerült kieszközölniük.

1938. november 2-án az I. bécsi döntés átrajzolta Közép-Európa határait. A Felvidék Magyarországnak ítélt részével visszakertült a Kassa–Hernádtihany közötti 7 km hosszú KsOd-vonal a társaság kassai ingatlanaival együtt. Ugyanakkor Lengyelország megkapta Cseh-Szilézia egy részét (Tescheni hegyvidék), Szlovákia északnyugati csücskét és ezzel a Csaca-

országhatár és Csaca–Zwardon vonalakat. Csehszlovákiát 1939 márciusában a Német Birodalom megszállta, megalapította a Cseh–Morva Protektorátust és az önálló Szlovenszkrát. Lengyelország 1939. szeptemberi lerohanásával Lengyel–Szilézia is Németországhoz került. Az addigi lengyel fennhatóságú KsOd-vonalak üzemét a németek a szlovák vasútnak adták át (SŽ). 1940. november 15-én Berlinben a német, magyar és szlovák szakminisztérium megállapodott a területükre eső KsOd-vonalak államosításáról. Ezután minden állam maga fizeti a saját területén élő KsOd-nyugdíjasok illetményét. Magyarországon és a Protektorátus területén több nyugdíjas élt – ezért nagyobb volt a nyugdíjteher –, mint a rájuk eső vonalhossz. Ezt az aránytalanságot Szlovenszko egyenlítette ki, Magyarországnak évi 70 millió, Németország részére fizetendő 28 millió szlovák koronával.

A KsOd-nyugdíjasok 1939 februárjában helyzetüket Emlékiratban tárták a magyar Közlekedési Minisztérium elé, és annak rendezését kérték. Emlékszünk rá, 1918 előtt rendelet tiltotta, hogy a ksodisták fizetése meghaladja a MÁV-vasutasokét. Így a KsOd-vasutasok részéről az a minimális igény, hogy nyugdíjuk a MÁV-nyugdíjasokéval megegyezzen. Mindhiába. A minisztérium felállította a Volt KsOd-alkalmazottak Ügyeit Intéző Állandó Bizottságot, amely utoljára 1943 októberében helybenhagyta az egykori csehszlovák vasúti minisztérium nyugdíjrendezését. Sehr Gusztáv, az egyesület nyugdíjügycéért felelős választmányi tagja nem adta fel: még 1947-ben Gerő Ernőt, az új éra „hídverő” szakminiszterét is petíciókkal ostromolta a saját és még néhány élő sorstársának ügyében.

Talán nem volt felesleges az egykori KsOd-vasutasok 1918 utáni szomorú pályafutásán végigtekinteni. Súlyos tévedés lenne, ha az esetet néhány mindenkor, mindennel elégedetlen kisöreg aggályoskodásának tartanánk. Az első világháború és az azt lezáró békediktátum elmosta az addigi állam- és intézményrendszert, és ennek következményeit szenvedték a régi világból megmaradtak életük hátralevő részében.

* * *

A Bárdossy-kormány még 1941. október 26-án a 6790/1941. sz. rendeletével szentesítette a berlini megállapodás határozatait, ezzel a Kassa–Oderbergi Vasúttársaság megszűnt.

* * *

A második világháborúig a KsOd fővonalán a ČSD nem végzett számottevő korszerűsítést. Az 1945 utáni években a vasútvonalat felújították, villamosították és számos helyen új nyomvonalra helyezték. Óruzsín és Főnixhuta között hatalmas új alagút építésével kiváltották a Hernád szűk völgyében vezetett, kisvív kanyarokkal tűzdelt régi pályát. A völgyben víztározó épült, így a régi iparos falut, Kassahámort megszüntették, lakóit más fálvakba költöztették. A célszerűség azt kívánta, hogy Karwin után a vasutat az egykori Fridek–Mistek–Petrovitz vonalra tereljék. Az új fővonal a korábbi deltavágányon éri el az egykori Ferdinánd Császár Északi Vasút Petrovitz felől érkező szakaszát (itt ma Lengyelország felé ágazik el), és azon halad Oderbergbe. A tervezett HÉV-vonalak közül csak a Podolin–Orló szakasz épült meg. 1945 után a lengyel–csehszlovák átmenő forgalomban két új határállomással (Plaveč és Muszyna) kapott a korábbinál nagyobb jelentőséget az Eperjes–Krakkó útirány, viszont megszűnt a zwardoni és szuchahorai átmenet. A helyiérdekű vasutak közül a korinica HÉV-et számolták fel. A Csorba-tói fogaskerekű vasutat 1931-ben megszüntették, és három évtizeddel később régi helyén villamosított vasútvonalat építettek.

* * *

1992 végén Csehszlovákia megszűnt. Hetvenöt évvel azután, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlott, az önálló Csehország és Szlovákia határa Csaca és Mosty között ugyanott húzódik, mint a történelmi Magyarország és Ausztria között annak idején.

Megjegyzések

Jelen tanulmány 1996-ban a József Attila Tudományegyetem Új- és Legújabb Kori Magyar Történeti Tanszékén készített szakdolgozatom jelentősen rövidített változata. A Belvedere folyóiratban a több mint száz tétele jegyzetapparátus közléséről – hely hiányában – el kellett tekintenem. A szövegben csak az idézeteket láttam el lábjegyzetekkel. A dolgozat elkészítéséhez a Budapesti Közlekedési Múzeum archívumában és könyvtárában, valamint a MOL Közmunka- és Közlekedéstudományi és Kereskedelemügyi Minisztériumok iratanyagában kutattam a vasúttársaság életére vonatkozó adatokat, iratokat, üzletjelentéseit. A szaklapok mellett a korabeli napi- és hetilapokat is felleltem, továbbá a korszak statisztikai évkönyveit. A Kassa–Oderbergi Vasút történetéről eddig semmilyen összefoglalás nem jelent meg, Kubinszky Mihály a vasút építészete, Fialovits Béla és Lányi Ernő vonatjárműveinek, Varjú Béla vonatott járműveinek történetét kutatta. Az alábbiakban – a teljesség igénye nélkül – néhány olyan munkára hívom fel az érdeklődők figyelmét, amelyek a KsOd-dal (is) foglalkoznak:

- ▣ *Bek, Jindřich – Kvarda, Karel*: Atlas Lokomotiv 1. Praha, Nadas, 1970. 87; 92., 117–118., 165–197.
- ▣ *Eperjesi László*: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: A Közlekedési Múzeum évkönyve IX. 1988–92. Műszaki Könyvkiadó, Bp., 1994. 141–180.
- ▣ *Horváth Ferenc*: Hazai és külföldi vasúti balesetek. KÖZDOK, Bp., 1995.
- ▣ *Kubinszky Mihály*: Adalékok a Kassa–Oderbergi Vasút egykor magyar területén épült magasépítményeinek történetéhez. In: Vasúthistória Évkönyv 1994. 189–195.
- ▣ *Kubinszky, Mihály*: Die Kaschau–Oderberger Eisenbahn. In: Eisenbahn 2/1995. 56–61.
- ▣ *Lányi Ernő*: A magyar magánvasutak és mozdonyaik (kézirat) 39–42.
- ▣ *Majdán János*: A vasszekér diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. In: Népszerű Történelem. Kossuth Könyvkiadó, Bp., 1987.
- ▣ *Miklós Imre*: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól napjainkig. Szerzői kiadás [1937].
- ▣ *Ruzitska Lajos*: A magyar vasútépítések története 1914-ig. KÖZDOK, Bp., 1964.
- ▣ *Ságody István*: A kassa–oderbergi vasút építészeti és gazdasági viszonyairól. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1881. 607–608.
- ▣ *Stockklausner, Johann*: Dampfbetrieb in Alt-Österreich. 1937–1918. Verlag J. O. Slezak, Wien, 1978. 56–57., 110–111.
- ▣ Geschichte der Eisenbahnen der österreichischen-ungarischen Monarchie I. Szerk.: Hermann Strach. Wien–Teschen–Leipzig, 1898.
- ▣ Ungarische Lokomotiven und Triebwagen. Herausgegeben von Mihály Kubinszky. Bp., Akadémiai Kiadó, 1975. 86–88., 168–172., 333. (A vonatkozó részt Varjú Béla írta.)
- ▣ *Varjú Béla*: A magyarországi nagyvasutak kocsijainak fejlődése 1846–1918 között. IV/1. Személykocsik, IV/2. Teherkocsik. 1880–1918. [Kézirat]
- ▣ Magyar vasúti évkönyv. 1878–1884. Szerk.: Vörös László. Kiadja: Mihók Sándor, Bp.
- ▣ *Willheim Gusztáv*: A Kassa–Oderbergi Vasút átadása. In: Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye 1921. 84–85.
- ▣ *Zelovich Kornél*: A magyar vasutak története. In: A magyar közlekedéstudomány monográfiája. Bp., [é. n.]

A mellékelt fotók a Múzeum, Kubinszky Mihály és Lányi Ernő gyűjteményéből származnak. A téma feldolgozásához Kubinszky professzor, Lányi Ernő és Szabó Pál Csaba adott útmutatást; Magyarits Katalin, Csiszár Gábor és Máthé Zoltán pedig gyakorlati segítséget. Ezúton mondok nekik köszönetet.